MI2013-4

船舶インシデント調査報告書

（地方事務所事案）

函館事務所

1　漁船第百七十二榮寶丸運航不能（機関損傷）

横浜事務所

2　引船辰甲丸運航不能（機関損傷）

3　旅客船おおわだ２運航不能（燃料供給不能）

4　漁船第二十八清豊丸運航不能（舵故障）

神戸事務所

5　漁船義丸運航不能（機関始動不能）

6　プレジャーボート川田号運航不能（燃料不足）

広島事務所

7　油送船日高丸運航不能（機関損傷）

8　貨物船第五天光丸運航阻害

門司事務所

9　漁船天竜丸運航不能（機関損傷）

10　漁船第二海幸丸運航不能（機関損傷）

長崎事務所

11　漁船第五十八美代丸運航不能（機関損傷）

平成２５年４月２６日

JTSB 運輸安全委員会
Japan Transport Safety Board

本報告書の調査は、本件船舶インシデントに関し、運輸安全委員会設置法に基づき、運輸安全委員会により、船舶事故等の防止に寄与することを目的として行われたものであり、本事案の責任を問うために行われたものではない。

運輸安全委員会
委員長　後藤昇弘

≪参　考≫

本報告書本文中に用いる分析の結果を表す用語の取扱いについて

本報告書の本文中「３　分　析」に用いる分析の結果を表す用語は、次のとおりとする。

① 断定できる場合
・・・「認められる」

② 断定できないが、ほぼ間違いない場合
・・・「推定される」

③ 可能性が高い場合
・・・「考えられる」

④ 可能性がある場合
・・・「可能性が考えられる」
・・・「可能性があると考えられる」

11　漁船第五十八美代丸運航不能（機関損傷）

船舶インシデント調査報告書

平成２５年３月２１日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決
委　　員　　横　山　鐵　男（部会長）
委　　員　　庄　司　邦　昭
委　　員　　根　本　美　奈

インシデント種類	運航不能（機関損傷）
発生日時	平成２４年６月２６日　１９時００分ごろ
発生場所	長崎県五島市姫島北東方沖 五島市所在の五島柏埼灯台から真方位０４２°３．９海里付近 （概位　北緯３２°５０．０′　東経１２８°４３．０′）
インシデント調査の経過	平成２４年１２月４日、本インシデントの調査を担当する主管調査官（長崎事務所）を指名した。 原因関係者から意見聴取を行った。
事実情報 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等 Ｌ×Ｂ×Ｄ、船質 機関、出力、進水等	 漁船　第五十八美代丸、１９トン ＮＳ２－１４７４１（漁船登録番号）、有限会社鎌田水産 １７．４８ｍ（Lr）×４．２８ｍ×１．８４ｍ、ＦＲＰ ディーゼル機関、５３７．０kW、昭和６０年１月９日
乗組員等に関する情報	船長　男性　４１歳 一級小型船舶操縦士 免許登録日　平成２１年７月７日 免許証交付日　平成２１年７月８日 （平成２６年７月７日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	主機５番シリンダのピストン及びシリンダライナの焼損並びに連接棒大端部焼付き、並びに主機直結冷却海水ポンプインペラ破損
インシデントの経過	本船は、船長ほか２人が乗り組み五島市奈留島の浦漁港を出港後、漁場に向けて西進中、平成２４年６月２６日１９時００分ごろ主機冷却清水温度（以下「清水温度」という。）が上昇し、同温度高温警報が点灯して吹鳴したので、機関を停止したのち、僚船にえい航されて浦漁港へ帰港した。
気象・海象	気象：天気　曇り、風向　北、風力　２、視界　良好 海象：波高　約２ｍ
その他の事項	主機は、主機直結冷却海水ポンプ（以下「海水ポンプ」という。）からの海水が、空気、潤滑油及び清水の各冷却器を冷却したのち、船外に排出されるようになっていた。 船長は、清水温度が上限値を超えるようになったと判断した際、機関整備会社に海水ポンプの開放点検、インペラの交換等を依頼してい

	たが、本インシデント発生までの約１年間、同会社に海水ポンプの開放点検を依頼していなかった。 　主機取扱説明書には、海水ポンプのインペラを１，０００時間ごとに開放点検し、損傷や割れがあれば、交換するように記載されていた。 　主機は、年間約１，７００時間使用されていた。
分析 　乗組員等の関与 　船体・機関等の関与 　気象・海象の関与 　判明した事項の解析	 あり あり なし 　本船は、姫島北東方沖を漁場に向けて西進中、海水ポンプのインペラが経年使用により破損したことから、海水による潤滑油冷却器の適切な冷却が行われず、潤滑油の温度が上昇して潤滑性能が低下し、５番シリンダの連接棒大端部が焼き付き、主機の運転ができなくなり、運航不能になったものと考えられる。
原因	本インシデントは、本船が、姫島北東方沖を漁場に向けて西進中、海水ポンプのインペラが経年使用により破損したため、海水による潤滑油冷却器の適切な冷却が行われず、潤滑油の温度が上昇して潤滑性能が低下し、連接棒大端部が焼き付き、主機の運転ができなくなったことにより発生したものと考えられる。
参考	今後の同種事故等の再発防止に役立つ事項として、次のことが考えられる。 ・海水ポンプを主機取扱説明書に従い、運転時間に応じて開放点検すること。